Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Vragen gesteld door de leden der Kamer

2016Z01756

Vragen van de leden **Visser** en **Remco Dijkstra** (beiden VVD) aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *de bestuursrechtelijke uitspraak inzake de Utrechtse milieuzone* (ingezonden 28 januari 2016).

Vraag 1
Kunt u reageren op de uitspraak van de rechtbank Midden-Nederland inzake de Utrechtse milieuzone?[1]

Vraag 2
Wat vindt u van het gegeven dat het beroep gegrond is verklaard en het bestreden besluit door de rechtbank wordt vernietigd, maar de milieuzone wel intact blijft?

Vraag 3
Kunt u specifiek ingaan op de uitspraak van de bestuursrechter dat de gemeente Utrecht een onvolledig beeld heeft geschetst van de effecten van de milieuzone voor personenauto's?

Vraag 4
Heeft u zicht op de luchtkwaliteitseffecten van de milieuzone voor personen-auto's? Is er onderzoek gedaan naar de effecten? Zijn deze inderdaad marginaal? Zo nee, waar blijkt dit uit? Zo ja, vindt u de inzet van het instrument dan proportioneel?

Vraag 5
Kunt u aangeven hoe uitvoering wordt gegeven aan de aangenomen motie Visser over opheffing van de grondslag voor gemeentelijke milieuzones, die de regering oproept de grondslag voor gemeentelijke milieuzones ten behoeve van personenauto's in het verkeersreglement op te heffen?[2]

---

[1] Uitspraak van de rechtbank Midden-Nederland, 22 januari 2016, zaaknummers UTR 15/1976 en UTR 15/2334 (http://uitspraken.rechtspraak.nl/inziendocument?id=ECLI:NL:RBMNE:2016:339).
[2] Kamerstuk 34 300 XII, nr. 19

Vraag 6
Hoe beoordeelt u de Utrechtse en Rotterdamse milieuzones voor personenauto's in het licht van eerdere kabinetsuitspraken, waaronder een brief uit 2008 van de toenmalig Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM),[3] waarbij zij er op aandringt bij gemeenten om terughoudend te zijn bij het toepassen van het instrument milieuzonering voor personenauto's en te bezien of deze maatregel werkelijk noodzakelijk en proportioneel is en of er alternatieve, minder ingrijpende maatregelen voorhanden zijn? Onderschrijft u nog steeds dit standpunt?

Vraag 7
Hoe staat de inzet van gemeentelijke milieuzones voor personenautos in verhouding tot de Autobrief 2, waarin u stelt dat u het niet wenselijk vindt dat gemeenten hun toevlucht nemen tot «zwaar geschut als milieuzones» en u daarom op landelijk niveau de motorrijtuigenbelastingen voor oudere diesels verhoogt? Neemt u dit standpunt nog steeds in?[4]

Vraag 8
Hoe beoordeelt u de invoering van gemeentelijke milieuzones voor personenauto's in relatie tot de meest recente resultaten uit het programma Nationale samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit 2015 (NSL)?[5] In hoeverre acht u de toepassing van het instrument van een milieuzone voor personenauto's in bijvoorbeeld de gemeente Utrecht proportioneel, gelet op de vastgestelde Europese normen voor fijnstof en stikstof en de behaalde resultaten tot op heden? Kunt u ook een overzicht geven van alle EU-lidstaten die aan de EU-normen voor luchtkwaliteit voldoen en daarbij ingaan op hoeveel overschrijdingskilometers andere lidstaten nog hebben?

Vraag 9
Hoe verhoudt de inzet van een milieuzone voor personenauto's zich tot de inzet op het Europese bronbeleid, eerdere ingenomen kabinetsstandpunten en de Autobrief 2?

Vraag 10
Dient de inzet van een instrument als milieuzones voor personenauto's niet gelijktijdig met het NSL af te lopen, namelijk uiterlijk op 1 januari 2017? Of dient dit in ieder geval gekoppeld te worden aan een eindtermijn die verband houdt met de normen zoals opgenomen in het NSL, mede in het licht van de stelling van de toenmalig Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu bij de begrotingsbehandeling 2015 dat milieuzones altijd een tijdelijk karakter hebben? Zo nee, waarom niet? Deelt u de mening dat het vreemd is om een dergelijk instrument in te voeren, dan wel uit te breiden, als nu al bijna overal in Nederland aan de gestelde luchtkwaliteitsnormen wordt voldaan?

Vraag 11
Hoe beoordeelt u het gebruik van het instrument milieuzones voor personenauto's door de gemeente Utrecht met het oog op vermindering van roet? Zijn daar in het kader van het NSL afspraken over gemaakt dan wel concrete doelstellingen over afgesproken? Zo ja, waar blijkt dat uit? Vindt u het dan niet gek dat vermindering van roetuitstoot nu gebruikt wordt ter rechtvaardiging van de invoering en uitbreiding van milieuzones? Kunt u in het kader van roetvermindering ook specifiek ingaan op de uitkomsten van onderzoek van ILASA, dat blijkens een rapport van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) getiteld «luchtkwaliteit en gezondheidswinst»[6] de bron is waaruit blijkt dat met het huidige bronbeleid de roetuitstoot met 75% wordt verminderd ten opzichte van het jaar 2000? En dat houtstook na 2020 de voornaamste emissiebron van roet zal zijn? In hoeverre acht u dan de invoering van de milieuzone voor personenauto's nog proportioneel?

---

[3] Kamerstuk 31 305, nr. 37
[4] Kamerstuk 32 800, nr. 27
[5] Kamerstuk 30 175, nr. 101
[6] RIVM «Luchtkwaliteit en gezondheidswinst», 25 april 2015, figuur 3, http://rivm.nl/Documenten_en_publicaties/Algemeen_Actueel/Uitgaven/Milieu_Leefomgeving/Gezondheidswinst_door_schonere_lucht

Vraag 12
Hoe beoordeelt u de milieuzones voor personenauto's in relatie tot de brief inzake het kabinetsbesluit tot het verlengen van het NSL[7] waarin staat «Voor een verdere verbetering van de luchtkwaliteit is verlaging van de achtergrondconcentratie nodig, hetgeen alleen mogelijk is als in heel Europa de emissies van luchtverontreinigende stoffen worden verminderd. Dit vereist een Europese en internationale (VN) aanpak»? Hoe verhoudt dit zich tot steeds meer voornemens van gemeenten om milieuzones uit te breiden naar personenauto's en brommers/snorfietsen? Hoe ziet u de inzet op het Europese bronbeleid? Deelt u de mening dat dit het meest effectieve middel is gebleken en dat daarnaast doorstroming van verkeer vanuit verkeersperspectief een belangrijke bijdrage levert?

Vraag 13
Kunt u ook inhoudelijk ingaan op de volgende zinssnede uit de brief inzake verlenging van het NSL in relatie tot de invoering van gemeentelijke milieuzones voor personenauto's: «In Nederland is relatief snel sprake van luchtverontreiniging. Dit is het gevolg van de bijzondere geografische positie van Nederland, in het hart van het dichtstbevolkte gebied van Europa, tussen het Verenigd Koninkrijk, België en Duitsland, de zeer hoge verkeersintensiteit en de aanwezigheid van landbouw, intensieve veeteelt en veel industrie. Luchtverontreinigende stoffen worden veelal tot ver over de landsgrenzen meegevoerd, waardoor luchtverontreiniging in Nederland voor het grootste deel afkomstig is uit het buitenland»? Wat betekent dit concreet voor de invoering van dergelijke milieuzones voor personenauto's? Klopt de stelling dat fijnstof vooral van natuurlijke bronnen komt en uit het buitenland afkomstig is? Kunt u dit nader uitsplitsen of specificeren? Kunt u hierbij ook ingaan op welk gedeelte (diesel-)auto's hier nu en in de toekomst aan bijdragen?

Vraag 14
Hoe beoordeelt u de inzet van milieuzones voor personenauto's in relatie tot het eigendomsrecht van een ieder en het in artikel 2, eerste lid, onder d van de Wegenverkeerswet 1994 (WvW) neergelegde beginsel dat regels gesteld kunnen worden om de vrijheid van het verkeer zoveel mogelijk te waarborgen? Hoe verhoudt een dergelijk instrument zich tot deze uitgangspunten? Deelt u de mening dat de inzet daarmee niet proportioneel is? Zo ja, wat betekent dit voor uw inzet in de bestuurlijke overleggen rondom het NSL?

Vraag 15
Deelt u de mening dat alle auto's die toegelaten zijn op de Nederlandse weg, APK-gekeurd zijn en alle daartoe verplichte wegenbelastingen betalen, op de Nederlandse wegen mogen rijden? Hoe beoordeelt u in dat licht de gemeentelijke milieuzones voor personenauto's? Op grond van welke afweging mag hiervan afgeweken worden? Hoe verhoudt zich dit tot de inzet op Europees bronbeleid, op bescherming van het eigendomsrecht en tot het recht op vrij verkeer?

Vraag 16
In hoeverre past het instrument volgens u op grond van artikel 2, eerste lid, van de WvW, waarin krachtens deze wet vastgestelde regels kunnen worden gesteld die onder andere gericht zijn op het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer? Op grond van het tweede lid van dit artikel kunnen de krachtens deze wet vastgestelde regels voorts strekken tot onder andere het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade alsmede de gevolgen voor het milieu, bedoeld in de Wet milieubeheer; hoe beoordeelt u de inzet van milieuzones voor personenauto's in relatie tot deze twee uitgangspunten? Hoe moeten deze volgens u worden afgewogen?

---

[7] Bijlage bij Kamerstuk 30 175, nr. 192, 17 december 2013, Kabinetsbesluit «Verlengen Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)».

Vraag 17
Vindt u het wenselijk dat binnen de huidige rechtspraktijk inzake een verkeersbesluit, het bestuursorgaan een ruime beoordelingsmarge toekomt, waarbij een bestuursorgaan niet de absolute noodzaak van een verkeersbesluit hoeft aan te tonen? Welke mate van beleidsvrijheid hebben bestuursorganen in deze? Hoe moeten deze zich verhouden tot het beginsel dat de vrijheid van verkeer zoveel mogelijk gewaarborgd moet worden en eigendomsrechten?

Vraag 18
Wat zijn de effecten van de gemeentelijke milieuzone in Utrecht voor personenauto's tot op heden op de luchtkwaliteit? Klopt de stelling van de gemeente Utrecht dat de lucht met het weren van de dieselauto's van vóór 2001 30 procent schoner is geworden? Is dit uit te splitsen naar fijnstof en stikstof? Welke mogelijke alternatieven zijn er onderzocht ten behoeve van verbetering van de luchtkwaliteit, zoals meer P+R plekken en verdere verbetering van de verkeersdoorstroming?

Vraag 19
Heeft u inzicht in andere lokale maatregelen die ingezet zijn ter verbetering van de luchtkwaliteit? In hoeverre heeft verschoning van het stads- en streek vervoer geleid tot verbetering van de luchtkwaliteit? Is hier onderzoek naar gedaan? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat zijn de resultaten hiervan?

Vraag 20
In hoeverre heeft de aangepaste fiscale oldtimerregeling die per 1 januari 2014 is ingesteld invloed gehad op de luchtkwaliteit? Is hier onderzoek naar gedaan? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat zijn hiervan de resultaten?

Vraag 21
Deelt u de mening dat in het kader van kosteneffectiviteit, kennisdeling en transparantie richting de belastingbetaler inzichtelijk moet zijn wat de effecten in relatie tot de kosten van de maatregelen in het NSL van 320 miljoen euro zijn, waarvan bijna 65 miljoen euro aan de gemeente Utrecht is toegekend?

Vraag 22
Kunt u een overzicht geven van de uitstoot van Volkswagen Lupo 3L 1.2tdi uit 2000 versus een Landrover Discovery 2.5TD5 HSE uit 2003 of een Renault Clio 1.0 diesel uit 2000 versus een Volkswagen Touareg 2.5 diesel uit 2002?